STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ISTRUZIONE

SUI

SEGNALI

OTTOBRE

1886

MILANO

STABILIMENTO G. CIVELLI

(Gennaio 1896)

I. — Avvertenze generali

Articolo 1.°

Obbligo di avere e conoscere il Regolamento. Ogni impiegato addetto al servizio attivo della ferrovia deve sottoscrivere la ricevuta di un esemplare del presente Regolamento e la dichiarazione di aver preso piena ed intera conoscenza di tutte le disposizioni in esso contenute.

Art. 2.°

Obbedienza passiva ai segnali. È stretto dovere di tutti gli agenti della ferrovia, qualunque sia il loro grado, di prestare continua attenzione ai segnali, passiva ed immediata obbedienza a quelli di fermata e di rallentamento. — La disobbedienza ai segnali di arresto e di rallentamento non potrà mai per qualsiasi ragione ritenersi giustificata e sarà rigorosamente punita.

Sarà del pari punita severamente ogni non giustificata trasgressione a qualunque altra disposizione del presente Regolamento.

È rigorosamente proibito di variare in qualsiasi modo i prescritti segnali, e di sostituirvi od aggiun-

gervi grida, schiamazzi od altri suoni diversi, salvo il caso di imminente grave pericolo in cui mancassero gli attrezzi per eseguire i segnali regolamentari.

Art. 3.°

Accensione dei fanali. Tutti i fanali che servono per la segnalazione notturna sui Convogli, nelle Stazioni e sulla via debbono essere accesi al tramontar del sole, e non possono essere spenti se non mezz'ora dopo il passaggio dell'ultimo convoglio della notte, od altrimenti allo spuntar del sole.

Nelle gallerie che saranno indicate da apposite istruzioni, e fuori di esse in tempo di nebbia, neve e simili intemperie che rendano poco visibili a

distanza i segnali diurni, si devono accendere i fanali e far uso dei segnali notturni anche di giorno tanto sui Convogli, che nelle Stazioni e lungo la linea.

ART. 4.°

Applicazione del Regolamento. Salvo speciale indicazione, che sarà fatta caso per caso, le prescrizioni del presente Regolamento valgono tanto pel semplice come pel doppio binario.

Parimenti, salvo esplicita indicazione diversa, le disposizioni che si riferiscono ai Convogli in genere, si estendono ad ogni specie di Convogli ed anche alle locomotive viaggianti isolate.

II. — Segnali dei Convogli

A. — SEGNALI DI PARTENZA.

Art. 5.°

Convogli con viaggiatori. Due minuti avanti l'ora di partenza di un Convoglio con viaggiatori, il Capostazione, mediante un fischio breve, darà l'ordine di suonare due tocchi della campana di Stazione per avvertire i viaggiatori che si avvicina l'ora di partenza e che perciò debbono subito prender posto nelle carrozze.

Dove la fermata non è maggiore di due minuti i due tocchi di campana sono dati all'entrare del Convoglio nella Stazione.

Giunta l'ora di partenza il Capo-stazione, dopo che si sia assicurato che tutto quanto riguarda il Convoglio è regolare, e che siano al posto i prescritti segnali, dà verbalmente l'ordine di partire al Conduttore-capo, il quale lo ripete al Macchinista emettendo colla cornetta un unico suono pei Convogli che camminano nel senso dei dispari, e due suoni ben distinti pei Convogli che camminano nel senso dei pari.

Convogli senza viaggiatori. Per questi Convogli si ommettono i tocchi di campana, e la partenza vien ordinata al Macchinista colla cornetta, nel modo suindicato, dal Conduttore-capo, dopo averne ricevuto l'ordine verbale dal Capo-stazione.

Art. 6.°

Partenza dei Convogli dopo le fermate straordinarie. Quando un Convoglio abbia dovuto, per un motivo qualsiasi, fermarsi in piena via, od anche presso un segnale fisso o portatile, il Macchinista non deve riprendere la corsa, quand'anche sieno cessate le cause della fermata, prima che il Conduttore-capo ne abbia dato il segnale con la cornetta.

B. — SEGNALI DEL MACCHINISTA.

Art. 7.

Il Macchinista fa agire il fischietto a vapore della locomotiva nei casi e nei modi di cui in appresso:

Un breve fischio vien dato:

in segno d'aver inteso, quando, ricevuto l'ordine di partire, il Macchinista per emergenze del suo servizio, non possa subito ubbidire;

in vicinanza delle Stazioni ove il Convoglio non debba fermarsi;

quando il Macchinista, dopo aver fermato il Convoglio per emergenze del suo servizio, trovasi pronto a riprendere la corsa;

quando sulle linee a doppio binario si avvicina un Convoglio percorrente il binario attiguo.

ART. 8.°

Un fischio prolungato moderatamente, ma senza modulazioni, vien dato:

prima di muovere il Convoglio per partire;

nell'avvicinarsi al punto ove due linee si riuniscono in piena via;

all'entrata delle curve che non permettono una visuale libera di almeno 200 metri;

all'entrata delle gallerie in curva ed in quelle rettilinee, ma lunghe almeno 500 metri;

accostandosi ai principali passaggi a livello ed agli attraversamenti;

al disco girevole delle Stazioni in cui il Convoglio debba arrestarsi; se il disco è disposto all'arresto, il fischio vien ripetuto dopochè il Convoglio siasi arrestato.

Art. 9.°

Più fischi ripetuti. Un fischio prolungato e ripetuto quante volte occorra deve essere dato dal Macchinista quando vede gente sul binario.

Un fischio prolungato deve darsi e ripetersi tratto tratto durante la corsa in tempo di nebbia od altra intemperie che impedisca la visuale; ed ancora quando la fermata imposta al Convoglio da un segnale manovrato a distanza si prolunghi senza apparente motivo.

Art. 10.°

Fischi alle biforcazioni. Avvicinandosi alle biforcazioni, un *fischio moderatamente prolungato* indica che il Convoglio è diretto sulla via di sinistra; *due di tali fischi* indicano che il Convoglio è diretto sulla via di destra.

Art. 11.°

Fischi per la manovra dei freni. *Tre fischi brevi e vibrati* ordinano la pronta chiusura di tutti i freni.

Più di tre fischi brevi e vibrati sono segnale d'allarme, e prescrivono parimenti la pronta ed energica chiusura di tutti i freni. — Questo segnale vale anche a chiedere l'apertura dei binari di sicurezza, che già non fossero aperti, ed ordina al personale della via di mettere sabbia o ghiaja fina sulle rotaie.

Quando i freni sono serrati, *un breve fischio* della locomotiva ne ordina il parziale allentamento; questo

segnale si adopera soltanto sulle forti discese.

Un fischio lungo seguito da altro breve ordina il completo allentamento dei freni.

Speciali istruzioni saranno date per l'uso ed il maneggio dei freni continui.

C. — SEGNALI ANNESSI AI CONVOGLI.

Art. 12.°

Segnali normali diurni. Di giorno ed in circostanze normali i Convogli non portano alcun segnale; tuttavia sull'ultimo veicolo devono trovarsi al loro posto i due fanali

di coda laterali spenti, onde il personale possa ognora accertarsi che nessun veicolo siasi staccato dal Convoglio.

ART. 13.°

Segnali normali notturni sulle linee a semplice binario. Di notte, sulle linee a semplice binario, i Convogli con viaggiatori portano, *due fanali a luce rossa sul davanti della locomotiva in corrispondenza ai paracolpi; due fanali di coda laterali collocati in alto sull'ultimo veicolo, ed uno di coda centrale applicato nel mezzo della parete posteriore dell'ultimo veicolo; i tre fanali di coda proiettano tutti e tre*

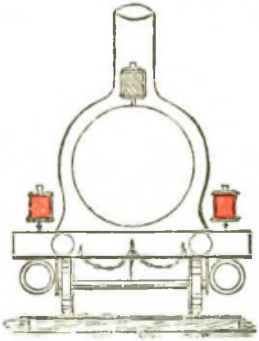
luce rossa all'indietro; i due laterali proiettano di più luce bianca allo innanzi, ossia verso il Macchinista.

ART. 14.°

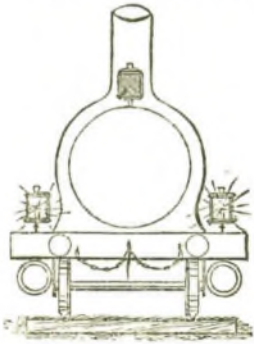
Segnali normali notturni sulle linee a doppio binario. Di notte, sulle linee a doppio binario, i Convogli con viaggiatori portano: *due fanali a luce bianca sul davanti della locomotiva in corrispondenza ai paracolpi; tre fanali di coda come sulle linee a semplice binario.*

Segnali normali notturni della locomotiva
Convogli con viaggiatori.

Semplice binario (Art. 13).

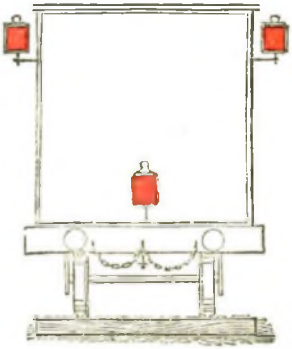


Doppio binario (Art. 14).



Segnali normali notturni di coda.

Semplice e doppio binario (Art. 13 e 14).



ART. 15.°

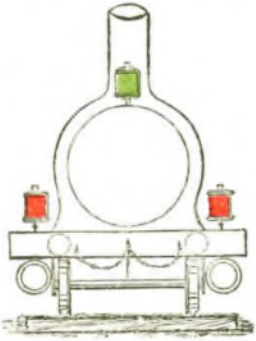
Segnali normali pei Convogli senza viaggiatori. I Convogli senza viaggiatori portano gli stessi segnali di cui agli articoli 12, 13 e 14 rispettivamente, più, di notte un terzo fanale a luce verde sul davanti della locomotiva applicato alla base del fumaiuolo.

Art. 16.°

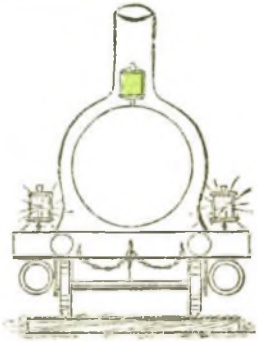
Segnali normali per le locomotive sciolte. *Le locomotive sciolte in viaggio portano li stessi segnali prescritti pei Convogli senza viaggiatori; i segnali di coda si collocano sulla parte posteriore del tender.*

Segnali normali notturni per la locomotiva. Convogli senza viaggiatori.

Semplice binario (Art. 13 e 16).



Doppio binario (Art. 14 e 15).



ART. 17.°

Segnali delle linee a semplice binario da impiegarsi sulle linee a doppio binario. Quando per circostanze straordinarie si debba, sopra un tratto di linea a doppio binario, percorrere, il binario illegale, o eventualmente fare il servizio con un sol binario, si applicano sulla locomotiva i segnali prescritti per le linee a semplice binario.

In caso diverso, i guardiani debbono arrestare il Convoglio.

Art. 18.°

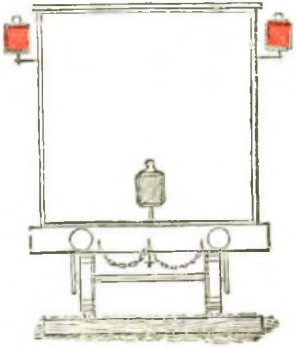
Segnali nella marcia a ritroso. Quando di notte un Convoglio cammina spinto dalla locomotiva, *il veicolo che forma la testa della colonna deve portare accesi soltanto i fanali laterali,* i quali devono proiettare all'innanzi nel senso del movimento, luce rossa sulle linee a semplice binario e luce bianca sulle linee a doppio binario.

La locomotiva che spinge il Convoglio camminando a ritroso, deve, portare accesi e con luce rossa *tutti e tre i fanali anteriori della macchina;* se invece cammina in senso normale, essa deve portare *sul tender i tre fanali prescritti per la coda dei convogli.*

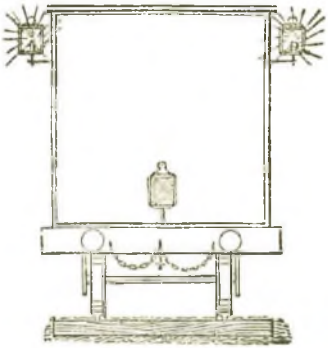
Una locomotiva sciolta che viaggia camminando a ritroso deve portare *sul tender* i fanali come è indicato nel primo capoverso, e *sulla macchina* i fanali come alla prima parte del secondo capoverso.

Segnali normali notturni sul primo veicolo nella marcia a ritroso (Art. 18).

Semplice binario.

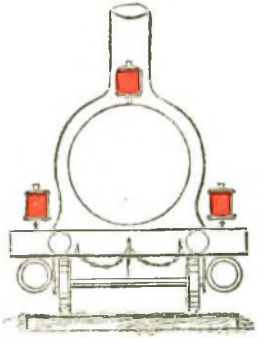


Doppio binario.



Segnali normali notturni della locomotiva nella marcia a ritroso (Art. 18).

Semplice e doppio binario.



Art. 19.°

Segnali per annunciare il ritorno delle locomotive. Quando una locomotiva viaggiante sciolta od attaccata ad un Convoglio, in testa od in coda, in semplice o doppia trazione, debba far tosto ritorno senza orario prestabilito, si espongono nell'andata i seguenti segnali:

di giorno: la locomotiva sciolta, o rispettivamente la prima locomotiva del Convoglio, porta *una bandiera verde sul traversone anteriore a destra nel senso della corsa;*

di notte: la stessa locomotiva porta *luce verde al fanale anteriore di destra.*

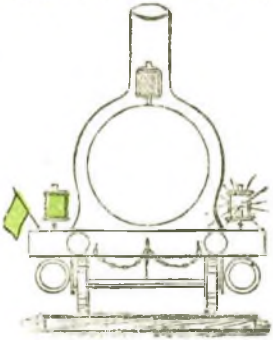
I guardiani non devono abbandonare il loro posto finchè non abbia avuto luogo il ritorno della locomotiva così segnalata.

Segnali per annunciare il ritorno delle locomotive

Convogli con viaggiatori.

Semplice binario (Art. 13 e 19).

Doppio binario (Art. 14 e 19).



Ai convogli senza viaggiatori si aggiunge di notte *luce verde* alla base del fumaiolo.

Art. 20.°

I segnali per annunciare Convogli straordinari si fanno in via normale per mezzo del Convoglio che precede nella stessa direzione quello straordinario.

Per segnalare i **Convogli facoltativi:**

di giorno: si espone bandiera verde al lato posteriore destro dell'ultimo veicolo;

di notte: si cambia in verde la luce rossa del fanale di coda laterale destro.

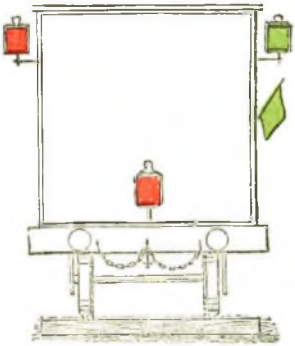
Per segnalare i **Convogli speciali:**

di giorno: si espone bandiera verde al lato posteriore sinistro dell'ultimo veicolo;

di notte: si cambia in verde la luce rossa del fanale di coda laterale sinistro.

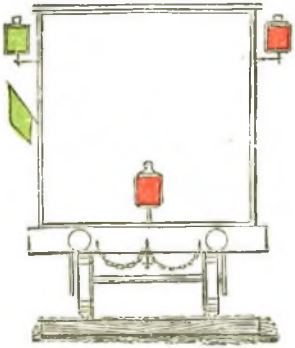
Segnali per annunciare Convogli facoltativi.

Semplice e doppio binario (Art. 13, 14 e 20).



Segnali per annunciare Convogli speciali.

Semplice e doppio binario (Art. 13, 14 e 20).



Art. 21.°

Segnali per annunciare Convogli straordinari viaggianti in senso opposto. Quando non sia possibile segnalare un Convoglio straordinario per mezzo di quello che lo precede nella stessa direzione, esso si fa segnalare dal Convoglio che precede viaggiando in senso opposto, nel seguente modo:

Il Convoglio segnalante deve portare in coda, secondo i casi, i segnali rispettivamente prescritti per annunciare i Convogli facoltativi o li speciali.

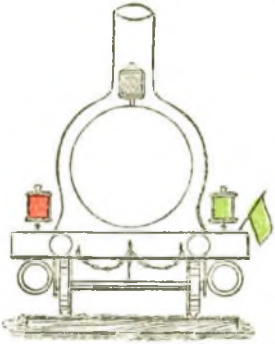
Di più, ed in entrambi i casi, la locomotiva deve portare:

di giorno: bandiera verde sul traversone anteriore e a sinistra nel senso della corsa;

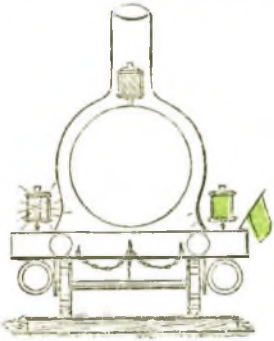
di notte: luce verde al fanale anteriore sinistro.

Segnali della locomotiva per annunciare un Convoglio straordinario viaggiante in senso opposto - Convogli con viaggiatori.

Semplice binario (Art. 13 e 21).



Doppio binario (Art. 14 e 21).



Ai convogli senza viaggiatori si aggiunge di notte *luce verde* alla base del fumaiuolo.

Art. 22.°

I Convogli bis o supplementari sono segnalati nel seguente modo dal Convoglio di cui formano il bis o supplemento:

di giorno: bandiera verde su entrambi i lati posteriori dell'ultimo veicolo;

di notte: luce verde in luogo della rossa ad entrambi i fanali di coda laterali.

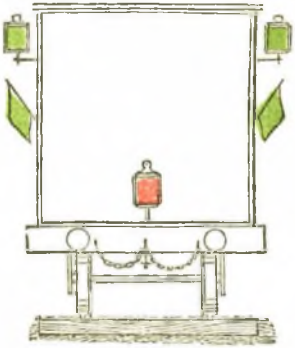
I guardiani non devono abbandonare il posto finchè non sia passato il Convoglio bis così annunciato.

Sulle linee ad un sol binario, il Conduttore-capo di un Convoglio seguito da un bis deve viaggiare sulla locomotiva affine di presentare nelle Stazioni il segnale d'arresto, onde

nessun Convoglio sia fatto partire in quella direzione prima che il bis ~~sia~~ arrivato.

Segnali per annunciare i Convogli *bis*.

Semplice e doppio binario (Art. 22).



ART. 23.°

Segnali per un Convoglio che venga dimezzato sulla via. Quando la locomotiva per un motivo qualsiasi lascia tutto o parte del Convoglio sulla via per recarsi alla pros-

sima Stazione, con ordine di ritornare a riprendere i veicoli lasciati, essa deve portare, tanto nell' andata che nel ritorno, i segnali per annunciare il ritorno di locomotiva come all'articolo 19; di più, sulle linee ad un sol binario (ed anche su quelle a doppio binario, se per avventura entrambi fossero ingombrati) un agente deve viaggiare, nell'andata, sulla locomotiva con incarico di mostrare il segnale d'arresto nella Stazione, onde nessun Convoglio sia lasciato partire in quella direzione, finchè la linea non sia sgombra.

D. — SEGNALI DI COMUNICAZIONE NEI CONVOGLI.

Art. 24.°

Quando un agente di servizio al Convoglio si accorge di qualche fatto, pel quale si richieda o si ritenga prudente di arrestare o far rallentare il Convoglio, egli deve chiudere anzitutto il freno a sua portata e quindi esporre, agitandolo, il segnale d'arresto o di rallentamento dalla parte ove più facilmente possa essere veduto dal Macchinista o dai Guardiani.

Il Conduttore-capo, in tale circostanza, facendo continuare da altro agente l'esposizione dei segnali, deve procurare di accostarsi quanto sia possibile al Macchinista cercando di richiamarne l'attenzione con ripetuti suoni della cornetta.

III. — Segnali della linea e delle stazioni

A. — DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 25.°

Via libera. L'assenza di segnali significa che la strada è libera, salva l'eccezione di cui all'ultimo capoverso del presente articolo.

Quando la via non è libera si espongono i segnali di rallentamento o di arresto colle norme specificate dal presente Regolamento per ogni singolo caso.

Ad ogni momento e su tutti i punti si deve provvedere come se si aspettasse un Convoglio; e per conseguenza: chi ingombra od interrompe la

via o la trova ingombra od interrotta deve provvedere anzi tutto alla sicurezza della circolazione dei Convogli con la esposizione dei segnali prima di ingombrare od interrompere la via, ovvero tosto che si manifesti o si scorga l'ostacolo se questo deriva da causa imprevedibile.

La mancanza o la imperfetta posizione dei segnali fissi ed a mano prescritti dal Regolamento od eventualmente ordinati con disposizioni speciali impongono l'arresto; ma il convoglio riprenderà subito la corsa appena siasi assicurato che nulla si opponga al suo proseguimento.

II. — SEGNALI A MANO.

Art. 26.°

Rallentamento. Per far rallentare un Convoglio si presenta al medesimo:

di giorno: una bandiera verde spiegata;

di notte: un fanale a luce verde.

Art. 27.°

Arresto. Per ordinare al Convoglio di fermarsi si presenta al medesimo:

di giorno: una bandiera rossa spiegata;

di notte: la luce rossa di un fanale.

I Macchinisti devono sempre procurare, con tutti i mezzi a loro disposizione, di non mai oltrepassare il segnale di fermata.

Per meglio indicare l'imminenza di un pericolo, chi fa il segnale d'arresto *deve agitare la bandiera rossa o il fanale rosso.*

Art. 28.°

In mancanza di bandiera rossa o di luce rossa al fanale, ogni oggetto di giorno, ed anche le sole braccia, e qualunque lume di notte agitati violentemente dall'alto al basso impongono l' immediato arresto.

Mancando la bandiera verde o la luce verde del fanale per fare il segnale di rallentamento, si fa in sua vece quello di arresto.

Art. 29.°

Posizione e distanza dei segnali. Il segnale di fermata **straordinaria** deve collocarsi alla distanza di metri 600 dall'ostacolo che impedisce la circolazione.

Questa distanza deve portarsi a 800 metri quando il segnale non può essere veduto a più di 500 metri, o quando il Convoglio trovasi in discesa maggiore del 5 per mille.

Nel caso di un Convoglio in salita maggiore del 10 per mille la distanza può essere ridotta a 400 metri.

Il segnale di fermata sarà possibilmente ripetuto ove esiste l'ostacolo.

Il segnale di fermata si mette da ambe le parti dell'ostacolo sulle linee a semplice binario, e così pure sulle linee a doppio binario, quando ambedue sieno ingombri.

Sulle linee a doppio binario, uno solo dei quali sia ingombro, il segnale di fermata deve esser posto pure da ambo i lati sul binario imgombro, per riguardo anche ai Convogli che

eventualmente lo dovessero percorrere nel senso illegale. Però il secondo segnale deve essere tolto per il passaggio dei Convogli che si vedono percorrere il binario libero.

Il segnale di rallentamento **straordinario** si espone alla distanza di 600 metri dal punto in cui devesi eseguire il rallentamento.

Art. 30.°

Per le fermate ed i rallentamenti **ordinari** ossia prescritti in modo permanente con disposizioni generali note al personale ed anche per quelli straordinari, quando però sono notificati al personale interessato con appositi ordini scritti, basta che i segnali rispettivi siano collocati soltanto nel posto ove la fermata od il rallentamento debbono eseguirsi.

In tali casi però, e come all'art. 25, la mancanza o l'imperfezione del prescritto segnale di fermata o di rallentamento impone al Macchinista l'obbligo di arrestare il Convoglio prima di arrivare alla località designata, e di accertarsi delle condizioni della via prima di proseguire.

Art. 31.°

Durata dei segnali. L'esposizione dei segnali di arresto e di rallentamento ordinari è limitata al passaggio dei Convogli.

I segnali di fermata e di rallentamento straordinari debbono conservarsi in posto senza interruzione finchè sussistono le cause che li hanno resi necessari.

Per mantenere la distanza dei

Convogli che si seguono nello stesso senso, si deve esporre e mantenere il segnale d'arresto fino a 10 minuti dopo il passaggio o la partenza del Convoglio precedente.

Art. 32.°

Segnali nelle Stazioni. In tutte le Stazioni e Fermate, dinanzi al fabbricato viaggiatori si espone il segnale d' arresto ai Convogli che vi si devono fermare. — Nelle Stazioni di testa, ossia terminali, il segnale si colloca nel punto che la locomotiva non deve oltrepassare.

Nelle Stazioni e Fermate, escluse quelle sprovviste di deviatoi, dove il Convoglio non deve arrestarsi, si espone nel modo sopraddetto il segnale di rallentamento.

La mancanza di tali segnali impone l'arresto al Convoglio, come all'articolo 25.

ART. 33.°

Segnali ai deviatoi. Gli agenti che nelle Stazioni presenziano i deviatoi incontrati di punta da un Convoglio, debbono presentare a questo il segnale di rallentamento. — La mancanza di questo agente, o del relativo fanale verde di notte, senza prescrivere l'arresto, impone però al Macchinista la massima precauzione nell'avvicinarsi e transitare sul deviatoio.

Ai deviatoi situati in piena via deve esporsi il segnale di rallentamento. — La mancanza di questo segnale impone l'arresto del Convoglio, come all'articolo 25.

Art. 34.°

Segnali dei guardiani.

Quando nulla si opponga al libero e sicuro avanzarsi del Convoglio, i Guardiani non fanno alcun segnale, ma semplicemente presentano:

di giorno: le bandiere ravvolte entro il loro fodero steso orizzontalmente;

di notte: un fanale con la luce bianca rivolta verso il Convoglio.

L'omissione di queste formalità non ha significato pel Convoglio.

Appena passato il Convoglio, il Guardiano deve rivolgere la luce bianca del suo fanale verso il Guardiano successivo nel senso della corsa del Convoglio.

Art. 35.°

Se un Convoglio ne segua un altro a distanza minore di 10 minuti, i Guardiani devono fare al secondo Convoglio il segnale d'arresto. — Lo stesso devono fare quando il secondo Convoglio si avvicini al primo a distanza minore di un chilometro, quando anche fossero già trascorsi 10 minuti dal passaggio del primo.

I Guardiani debbono procurare di ripetere dinanzi al Convoglio e verso il Macchinista i segnali d'arresto o di rallentamento che fossero fatti dal personale del Convoglio stesso, debbono poi fare essi stessi il segnale d'arresto al Convoglio, quando si accorgono di qualche fatto che possa renderne pericolosa la corsa.

Se una parte del Convoglio si stacca dal resto e rimane indietro, i Guardiani debbono astenersi dal presentare il segnale d' arresto alla prima parte, ma procureranno di presentarlo alla seconda per modo però che non sia visto dalla prima.

Queste norme devonsi mettere in pratica anche nelle Stazioni.

Art. 36.°

Annuncio dei Convogli con la tromba. Tutti i Convogli sono segnalati dai Guardiani da Stazione a Stazione mediante il suono della tromba. Questo segnale si fa emettendo due suoni lunghi e staccati, ed ha principio dal Deviatore della Stazione o dal prossimo Guardiano, soltanto quando il Convoglio parta

dalla Stazione o la oltrepassa senza fermarvisi.

Art. 37.°

Per arrestare un Convoglio già passato si corre dietro al medesimo emettendo con la tromba suoni brevi, forti e staccati, facendo sventolare la bandiera rossa di giorno e agitando il fanale a luce rossa di notte. — Questo segnale deve essere ripetuto dai successivi Guardiani fino a che sia stato veduto dal Macchinista oppure dal Guardiano che trovasi davanti al Convoglio e che allora rivolgerà il segnale d'arresto al Macchinista.

Occorrendo arrestare un Convoglio appena partito da una Stazione, si fanno i segnali come al precedente

alinea, e di più, sulle linee a semplice binario, si deve manovrare ripetutamente il segnale a Disco per richiamare l'attenzione del personale di macchina, onde si volti indietro a vedere i segnali d'arresto. — I Guardiani, visto lo agitarsi del Disco, devono subito adoperarsi nel modo sopradescritto per arrestare il Convoglio.

ART. 38.°

Per domandar soccorso di soli uomini si emettono colla *tromba suoni brevi e ripetuti, correndo verso la parte dalla quale si può credere di avere più prontamente il soccorso desiderato.*

Lo stesso segnale si deve fare nel caso di *veicoli in fuga,* correndo nella stessa direzione dei medesimi.

Un convoglio fermo sulla strada domanda, occorrendo, l'aiuto del personale della via *con lunghi e ripetuti fischi della locomotiva.*

Art. 39.°

Per domandare locomotiva di soccorso si emettono *suoni di tromba lunghi e ripetuti* camminando nella voluta direzione ed agitando:

di giorno: la bandiera verde;
di notte: il fanale a luce verde.

Il segnale si ripete camminando finchè il vicino Guardiano, in prova di averlo compreso, lo abbia ripetuto all'indietro, e quindi cominciato a sua volta a trasmetterlo avanti: così si deve continuare sino alla prossima stazione telegrafica.

Art. 40.°

Per domandar locomotiva di soccorso con lavoratori e attrezzi si emettono *suoni di tromba lunghi e ripetuti, agitando:*

di giorno: la bandiera rossa;
di notte: la lanterna a luce rossa.

Il segnale deve ripetersi e farsi proseguire nello stesso modo indicato all'articolo precedente.

Quando la domanda di locomotiva di soccorso con lavoratori ed attrezzi può riferirsi ad un Convoglio con viaggiatori, si devono mandare con la macchina anche delle carrozze per un eventuale trasbordo.

Art. 41.°

Dischi portatili. Su alcuni tratti determinati da apposite istruzioni, i Guardiani sono muniti di dischetti portatili dipinti in rosso da una parte e bianchi dall'altra, girevoli sopra un supporto. Subito dopo il passaggio d'ogni Convoglio, il Guardiano deve girare il Disco disponendo la faccia rossa rivolta dalla parte da cui il Convoglio è pervenuto, indicando così fermata ad ogni successivo Convoglio viaggiante nello stesso senso.

Trascorsi 10 minuti detto segnale deve essere rimesso parallelamente alla linea colla faccia bianca verso il binario.

Di notte, il Guardiano pone la propria lanterna sul supporto, colla

luce rossa rivolta dalla parte da cui pervenne il Convoglio.

Sulle linee a doppio binario, il Guardiano è munito di due Dischi portatili e di due lanterne a colori da servire una per ciascun binario, ed i segnali di cui sopra si collocano lateralmente sulle rispettive banchine.

C. — SEGNALI FISSI.

§ 1.° — Dischi girevoli.

Art. 42.°

Scopo e significato. I segnali a disco girevole servono ad indicare che la via è impedita o che la via è libera.

Il Disco deve avere una faccia dipinta in rosso e l'altra bianca, ed

essere munito, per la notte, di un fanale a luce variabile.

Per indicare via impedita il Disco deve disporsi in direzione normale al binario, mostrando al Convoglio che arriva: di giorno la faccia rossa; di notte la luce rossa del fanale.

Per indicare via libera, il Disco deve essere disposto parallelamente al binario, mostrando, di notte, la luce verde o bianca del fanale al Convoglio che arriva.

I fanali dei segnali a Disco debbono di notte offrire all'agente che li manovra il mezzo di vedere se il fanale è acceso e se il segnale è effettivamente disposto nel modo voluto.

I segnali a Disco, che non sieno visibili dall'agente che li manovra, devono essere muniti di un apparecchio di controllo.

Art. 43.°

Posizione dei Dischi. I segnali a Disco girevole sono posti ad opportuna distanza dal punto che si tratta di proteggere; non mai però a meno di 300 metri.

Quando il segnale a Disco sia collocato a distanza minore di 500 metri dal punto da proteggere, si deve collocare davanti ad esso, alla distanza di 200 metri, un Disco fisso di rallentamento, che presenti ai Convogli in arrivo: *di giorno, una faccia dipinta in verde; di notte, una lanterna a luce verde.*

Art. 44.°

Manovra dei Dischi. Gli agenti preposti ai segnali a disco non devono limitarsi a manovrarli secondo il bisogno, ma devono assicurarsi, con tutti i mezzi a loro disposizione che il segnale voluto sia realmente fatto e per tutto il tempo necessario.

Dopo aver disposto a via impedita un Disco od altro segnale manovrato a distanza, gli agenti incaricati, prima di ingombrare i binarî, debbono accertarsi che un Convoglio non siasi per avventura introdotto in precedenza fra il segnale a Disco ed il punto da proteggersi, non dovendo ritenersi efficace il segnale di via impedita, nè ingombrare i binarî relativi finchè non siasi acquistata una tale certezza.

Speciali istruzioni regoleranno la manovra dei Dischi muniti di apparecchi di sicurezza.

ART. 45.°

Rispetto ai Dischi. I segnali a disco, anche se disposti all'arresto, non hanno alcun significato pei Convogli che si allontanano dal punto che il Disco è destinato a proteggere, finchè però la faccia rossa o la luce rossa del medesimo rimanga immobile, per li effetti di cui all'art. 37.

ART. 46.°

Il Macchinista in viaggio, approssimandosi ad un segnale a Disco girevole, deve raddoppiare di attenzione, e se trova il Disco voltato al-

l' arresto, deve immediatamente e senza esitanza mettere in opera tutti i mezzi a sua disposizione per arrestare il Convoglio possibilmente prima di oltrepassare il Disco.

Dopo aver così fermato il Convoglio, ed accertatosi che si tratta di un segnale manovrato a distanza, il Macchinista, se ha dinanzi la visuale libera, e se vede la via sgombra, avanza lentamente sino a portare l' ultimo veicolo del Convoglio di fianco, e sotto al Disco, ma non oltre, e ad ogni modo senza giammai ingombrare il punto che il segnale a Disco è destinato a proteggere.

Dopo ciò il Convoglio non deve più avanzare finchè il segnale a Disco non sia voltato a via libera, ed il Conduttore-capo ne abbia dato l'ordine con la cornetta.

Art. 47.°

Protezione dei Convogli fermi al Disco. Durante lo stazionamento di un Convoglio arrestato al Disco, i Guardiani devono provvedere a proteggerne la coda, esponendo alla dovuta distanza il segnale d'arresto a mano. — Il Conduttore-capo deve anzi tutto accertarsi che questo dovere sia stato adempiuto, ed in caso di dubbio deve provvedervi subito, anche per mezzo dei proprî agenti.

Art. 48.°

Se la fermata del Convoglio al Disco si prolunga senza ragione apparente, malgrado i ripetuti fischi della locomotiva, di cui all'art. 9, il Conduttore-capo manda un agente

alla vicina Stazione od al posto di manovre del Disco, per avere istruzioni.

Art. 49.°

Mancanza od irregolare posizione dei Dischi. La mancanza del segnale a Disco nel posto stabilito, o il trovarsi il Disco in posizione irregolare, imperfetta od equivoca; il trovarsi di notte il fanale spento od invisibile, impongono al Macchinista l'obbligo di arrestare il Convoglio, per assicurarsi della vera posizione del Disco, ed in ogni caso di non progredire se non colla massima cautela ed accertandosi che la via sia sgombra.

Art. 50.°

Dischi per le Stazioni. Per proteggere l'ingresso delle Stazioni si colloca un segnale a Disco girevole su ciascuna delle linee che vi accedono, ad opportuna distanza dal rispettivo primo deviatoio incontrato di punta.

Art. 51.°

La **posizione ordinaria** *dei Dischi di Stazione è di massima quella indicante via libera;* apposite istruzioni indicheranno quelle Stazioni nelle quali la posizione ordinaria dei Dischi debba essere quella di via impedita.

Art. 52.°

La **manovra** dei Dischi di Stazione è affidata ad agenti posti alla dipendenza del Capo-Stazione.

Quando un segnale a Disco della Stazione è disposto a via libera per lasciare entrare un Convoglio, il Disco della linea opposta, ed in generale i Dischi di tutte le altre linee debbono essere disposti all'arresto, e non debbono essere messi a via libera se non quando il primo Convoglio sia entrato, siasi arrestato completamente e la via sia sgombra.

La manovra dei Dischi collocati entro il recinto delle Stazioni principali, per regolarvi le manovre ed assicurarvi la circolazione, viene prescritta con speciali istruzioni.

ART. 53.°

In **mancanza** dei segnali a Disco, ed in caso di inservibilità degli esistenti, si deve supplire con segnali a mano fatti da appositi agenti collocati al posto di quelli.

ART. 54.°

Dischi alle biforcazioni. Alle biforcazioni si colloca ad opportuna distanza dai deviatoi un segnale a Disco girevole, su ciascuna delle linee concorrenti.

ART. 55.°

La **posizione ordinaria** *dei segnali a Disco delle biforcazioni è quella indicante via impedita.*

Art. 56.°

La **manovra** di tutti i segnali a Disco di una biforcazione deve essere affidata ad un solo posto di guardiano.

I Dischi delle biforcazioni in piena linea sono manovrati da agenti posti alla dipendenza del Servizio del Mantenimento; quelli delle biforcazioni esistenti nelle Stazioni od attigue alle medesime sono manovrati da agenti dipendenti dal Capo-Stazione.

Un Disco di biforcazione deve essere girato a via libera soltanto quando il Convoglio che si vuol far passare si trova in vista del Disco stesso. Esso vien rimesso a via impedita tostochè il Convoglio lo abbia oltrepassato completamente.

Nelle biforcazioni è assolutamente

vietato di disporre a via libera più di un Disco alla volta; prima di disporre uno di tali Dischi a via libera, bisogna accertarsi che tutti li altri sieno stati previamente disposti a via impedita.

Art. 57.°

Dischi agli attraversamenti. L'attraversamento di due linee ferroviarie in piena via deve essere protetto da quattro Dischi girevoli, uno per ciascun tronco, collocati ad opportuna distanza.

La **posizione ordinaria** di questi Dischi è quella di via libera nei due sensi per la coppia collocata sulla linea di maggiore importanza, e di via impedita per l'altra.

La **manovra** di tutti e quattro

i Dischi deve essere affidata ad un solo agente responsabile.

Non si deve dare via libera con uno o con entrambi i Dischi collocati sui due tronchi di una delle linee, se non dopo che sieno stati voltati a via impedita entrambi i Dischi dell'altra linea.

ART. 58.°

Dischi ai passaggi a livello. Alcuni passaggi a livello di speciale importanza, ed indicati da apposite istruzioni, sono muniti di piccoli segnali a Disco girevole collocati ad opportuna distanza.

La **posizione ordinaria** di questi Dischi è quella che indica via impedita, ed in tale posizione prescrivono ai Convogli la fermata.

Il Guardiano del passo a livello, tostochè è avvertito dello approssimarsi del Convoglio, deve anzitutto chiudere le barriere dai due lati della ferrovia e poscia disporre a via libera il Disco collocato dalla parte da cui deve arrivare il Convoglio. Nel caso che il Disco si presenti rivolto a via impedita, il Macchinista deve arrestare il Convoglio, e quindi proseguire lentamente, con le cautele di cui all'art. 46, fino a raggiungere il passo a livello, senza però ingombrarlo minimamente, nè proseguire oltre, finchè non siasi concertato col Guardiano e col Conduttore-capo.

§ 2.° — Semafori.

Art. 59.°

Disposizione e significato. Ai segnali a Disco girevole possono essere sostituiti gli alberi semaforici con ali o braccia mobili.

L'ala disposta in posizione orizzontale indica via impedita.

L'ala disposta in posizione inclinata indica via libera.

Di notte una lanterna a doppia luce, collocata in corrispondenza di ciascheduna ala, mostra luce rossa nel caso di via impedita e luce verde nel caso di via libera.

Le ali del semaforo che comandano ai Convogli sono dipinte in rosso. Però dette ali e le luci rispettive non

hanno significato pei Convogli che si allontanano dal semaforo.

I semafori possono avere delle ali o braccia tanto a sinistra che a destra dell'albero, per rispetto al Convoglio che si avvicina ai medesimi; ma in tal caso per ciascun Convoglio non hanno significato che le braccia situate a sinistra dell' albero e che sono dipinte in rosso, mentre quelle situate a destra sono bianche.

Art. 60.°

Un solo albero semaforico può servire a regolare l'accesso dei Convogli ad un gruppo di più linee diramantesi da un tronco unico.

In questo caso l'albero semaforico, collocato sul tronco unico ad oppor-

tuna distanza dalla diramazione, è munito di tante braccia, con corrispondente fanale a due luci, quante sono le vie o direzioni a cui si può accedere dal tronco unico; con quest' ordine: che il *primo* braccio, e rispettivo fanale, cioè quello posto più in alto, si riferisce e comanda alla *prima* linea a sinistra; il *secondo,* ossia quello immediatamente al disotto del primo, si riferisce e comanda alla *seconda* linea; e così di seguito, corrispondendo il numero di ciascun braccio, e relativo fanale, contando dall'alto al basso, al numero della linea di diramazione cui comanda, contando da sinistra a destra.

Art. 61.°

Rispetto ai semafori. Il Convoglio deve rispettare il segnale di via impedita dato da un semaforo *nello stesso modo che è prescritto pei segnali a Disco girevole con l'articolo 46.*

Si devono applicare ai semafori tutte le disposizioni contenute in questo Regolamento e relative ai dischi girevoli, segnatamente quelle contenute negli articoli 44, 47 e 48.

Un Convoglio che trova disposta a via impedita l'ala o luce che comanda alla linea verso la quale è diretto, *deve arrestarsi* regolandosi in conformità all'art. 46, quand' anche un'altra ala o luce del medesimo indicasse via libera; a meno che abbia

ricevuto regolare ordine scritto di comportarsi diversamente.

ART. 62.°

Mancanza o difetto dei segnali semaforici. Il personale di un Convoglio che si avvicina ad un semaforo, del quale conosce in precedenza il numero delle braccia e corrispondenti luci, se non vede tutte le braccia o tutte le luci, deve arrestare il Convoglio per verificare se il braccio o la luce corrispondente alla linea che esso deve percorrere indichi via libera o via impedita. Se per mancanza o guasto del braccio o del fanale relativo, il personale non può assicurarsi della via libera, esso deve *tener fermo il Convoglio,* e mandare al prossimo posto di ma-

novra dei segnali, per sapere come deve regolarsi.

Art. 63.°

Particolari istruzioni saranno inoltre impartite pel servizio dei semafori a seconda dei varî casi speciali.

IV. — Segnali per le manovre con locomotiva

Art. 64.°

Segnali dei Manovratori. Le manovre con la locomotiva si comandano con appositi segnali.

Un movimento avanti vien comandato coll'agitare orizzontalmente

l'involto delle bandiere di giorno, e la lanterna con luce bianca di notte.

Per ordinare un movimento indietro si espone agitandola orizzontalmente, la bandiera verde di giorno, e la lanterna con luce verde di notte.

Per ordinare la fermata si espone, agitandola dall'alto al basso, la bandiera rossa di giorno, e la lanterna a luce rossa di notte.

Art. 65.°

Si intende movimento in avanti quando la locomotiva deve camminare nel senso dal focolare al fumaiolo, qualunque sia del resto la sua posizione rispetto ai veicoli cui fosse attaccata.

Si intende movimento indietro quando la locomotiva deve camminare in senso opposto al precedente.

Art. 66.°

Ognuno dei sopraccennati segnali deve essere preceduto da un fischio di moderata lunghezza dato con apposito fischietto a trillo dall' agente che comanda la manovra, per richiamare l' attenzione del Macchinista.

Soltanto i Capi e Sotto-Capi-Stazione e li agenti incaricati di comandare e dirigere le manovre possono far uso del fischietto a trillo.

Art. 67.°

Segnali dei Macchinisti. Ad ogni segnale di manovra il Macchinista che non potesse immediatamente ubbidire all' ordine ricevuto col se-

gnale stesso, deve rispondere con un breve fischio della locomotiva, come all'articolo 7, in segno d'aver inteso.

Prima di eseguire qualsiasi movimento, il Macchinista deve darne preavviso col fischietto della locomotiva, come all'articolo 8.

ART. 68.°

Una locomotiva di manovra domanda l'aiuto del personale di fatica della Stazione con brevi e ripetuti fischi.

ART. 69.°

Segnali per la locomotiva. Ogni locomotiva che non sia di manovra ferma o circolante sui binari di stazione *deve di notte portare almeno un fanale a luce rossa davanti ed uno di dietro.*

Le locomotive poi destinate alle manovre *devono di notte portare due fanali a luce bianca davanti e due di dietro.*

V. — Segnali sussidiari

A. — SEGNALE A CORDA SUI CONVOGLI.

ART. 70.°

Disposizione. Per quei Convogli pei quali fosse creduto opportuno dall'Amministrazione, si colloca sul tender della locomotiva una campana, la quale può farsi agire dal Conduttore-capo tirando una fune che unisce la campana al veicolo nel quale egli si trova.

La fune può anche disporsi per far agire il fischietto della locomotiva invece di una campana.

Art. 71.°

Uso. Il Conduttore-capo si vale del segnale a corda per richiamare, occorrendo, l'attenzione del Macchinista, esponendo nel medesimo tempo fuori del veicolo, il segnale di rallentamento o quello di arresto, secondo i casi.

Art. 72.°

Significato. Il Macchinista appena sente il suono della campana o del fischietto, deve voltarsi indietro, *ed obbedire immediatamente ai segnali che gli fossero fatti.*

Art. 73.°

Più colpi di campana o di fischio, dati col mezzo della corda, impongono al Macchinista l'arresto immediato, quand'anche dal personale del Convoglio non venisse fatto alcun altro segnale.

B. — PETARDI.

Art. 74.°

Disposizione e significato. Nei casi di nebbia o neve fitta, nelle gallerie anche in tempo ordinario, ed in generale quando i segnali non siano chiaramente visibili a 100 metri almeno di distanza, o quando i

fanali non possano rimanere accesi per guasto o per vento, ciascun segnale di arresto o di rallentamento, fatto con segnali a mano o con segnali fissi, deve essere preannunziato e sussidiato con tre petardi o scatole fulminanti.

Art. 75.°

Quando il segnale da preannunciarsi è fatto alla distanza stabilita, con segnali a mano, il primo petardo si colloca a 25 metri oltre il segnale, e li altri avanti al primo di 25 in 25 metri, dalla parte dalla quale può venire il Convoglio.

Quando il segnale a mano non sia fatto alla distanza regolamentare, e sempre quando si tratti di segnali fissi, come sono i Dischi e i sema-

fori, il primo petardo deve collocarsi davanti al segnale, alla distanza di cui all'articolo 29, e li altri due successivamente di 25 in 25 metri.

Art. 76.°

I petardi che sussidiano i segnali a mano possono essere levati quando il segnale venga ritirato; quelli che sussidiano segnali fissi non debbono essere ritirati se non quando il segnale sia divenuto visibile.

Quando i petardi siano scoppiati pel passaggio di un Convoglio, essi debbono tosto essere rinnovati, se non cessarono le circostanze, nelle quali è prescritto il loro uso.

Art. 77.°

Rispetto ai petardi. Allo scoppio anche di un solo petardo, il Macchinista *è obbligato di fermarsi* e di procedere poi subito lentamente e colla massima precauzione, finchè incontri un segnale o qualcuno del personale che gli porti istruzioni.

Art. 78.°

I Macchinisti, i Conduttori-capi, i Guardiani della linea ed il personale preposto alla manovra dei Dischi e Semafori devono essere muniti di petardi o capsule fulminanti per usarne all'occorrenza.

Art. 79.°

L' uso dei petardi non dispensa minimamente dall' uso di tutti gli altri segnali in vigore, qualunque sia il grado presunto della loro visibilità ed efficacia.

C. — DISCHETTI PER DEVIATOI.

Art. 80.°

I deviatoi che l'Amministrazione credesse opportuno rendere specialmente visibili pel personale di Stazione, possono essere muniti di un piccolo Disco girevole, collegato automaticamente col manubrio del deviatoio, per modo che quando quest'ultimo vien aperto per la linea deviata, il piccolo Disco si dispone

normalmente al binario; quando invece il deviatoio si dispone per la linea diretta, il Disco si colloca parallellamente al binario.

Di notte i dischetti debbono essere illuminati.

I dischetti dei deviatoi non hanno pel Macchinista di un Convoglio in corsa che un significato puramente indicativo.

Art. 81.°

Le due faccie del Disco sono dipinte a vari colori, ma in modo identico; la disposizione dei colori può anche indicare da che parte si diriga il binario deviato.

Però i dischetti applicati ai deviatoi che immettono nei binari tronchi, tanto nelle Stazioni che in piena linea,

devono avere le due faccie colorate intieramente in rosso; e quando essi si trovano disposti normalmente al binario, i Macchinisti, appena possono scorgerli, devono prendere tutte le maggiori precauzioni per evitare inconvenienti.

Art. 82.°

L'uso dei dischetti ai deviatoi non dispensa dall'uso di tutti gli altri segnali e dalla pratica di tutte le altre misure di sicurezza e di prudenza che sono prescritte dai Regolamenti.

D. — SEGNALAMENTO ELETTRICO A CAMPANA

Art. 83.°

Prescrizioni generali. Sovra alcuni tratti di certe linee, che saranno designati con apposite istruzioni, è attivato il segnalamento elettrico a campana per regolare la circolazione dei Convogli sulla via.

Art. 84.°

Il segnalamento elettrico a campana è considerato come sussidiario, quindi per esso il personale non resta esonerato dal conformarsi rigorosamente a tutte le altre prescrizioni regolamentari relative ai segnali ed alla circolazione dei Convogli, ed in

caso di irregolarità nel funzionamento del segnale a campana, non viene punto menomata la responsabilità del personale per le eventuali trasgressioni delle altre prescrizioni in vigore.

Art. 85.°

A ciascuno dei segnali a campana considerati nel presente Regolamento debbono sempre ed immediatamente tener dietro tutti li altri segnali ed avvisi ordinarî o straordinarî, scritti, telegrafici, ottici od acustici che sono per ciascun caso prescritti dai regolamenti o da ordini speciali.

Art. 86.°

Scopo e disposizione. Gli apparati elettrici pel segnalamento a campana hanno per iscopo di segnalare da ciascuna Stazione la marcia dei Convogli alla Stazione susseguente ed ai Guardiani posti lungo la linea fra le due Stazioni, e di fornire ai Convogli ed ai Guardiani, nei casi straordinari, il mezzo di comunicare con le Stazioni prossime laterali.

Essi sono stabiliti nelle Stazioni e nei Caselli da guardiano.

Nei Caselli avvi un solo apparato ed una sola campana; nelle Stazioni vi sono tanti apparati e tante campane quante sono le direzioni per le quali è prescritto di far uso del segnalamento a campana.

Essi sono muniti di un apparecchio da orologio che deve essere rimontato, a cura rispettivamente del Capo-Stazione e dei Guardiani, a norma di particolari istruzioni che verranno date in proposito.

ART. 87.°

Modo di funzionare. I segnali dati in una Stazione, verso una direzione, sono riprodotti contemporaneamente:

dalla campana della Stazione stessa;

dalla campana dell'apparato della prossima Stazione, nella direzione medesima;

dalle campane di tutti li apparati esistenti nei Caselli posti fra le due Stazioni.

I segnali dati dai Guardiani sono riprodotti contemporaneamente:

dalla campana dell'apparato nel Casello in cui si dà il segnale;

dalla campana dell'apparato nelle due Stazioni prossime laterali;

dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei Caselli collocati fra le due Stazioni suddette.

Art. 88.°

Dagli apparati collocati nei Caselli da Guardiano i segnali non possono essere trasmessi senza la previa rottura di un suggello, il quale deve essere ad ogni volta reintegrato al più presto da apposito incaricato, cui il Guardiano è tenuto di darne avviso verbale.

Art. 89.°

I vari segnali constano di un numero determinato di tocchi di campana divisi in gruppi di più tocchi ciascuno, con un breve intervallo costante fra tocco e tocco, ed altro maggiore fra gruppo e gruppo.

Art. 90.°

Segnali stabiliti. *Nella seguente tabella, che contiene i segnali stabiliti, il segno ▪ indica un tocco di campana, e le distanze fra un segno e l'altro, e fra i successivi gruppi di segni esprimono i minori e maggiori intervalli di tempo che fra essi devonsi lasciar trascorrere.*

Numero progressivo	Segnale	SIGNIFICATO corrispondente
1	▪ ▪ ▪	*Treno viaggiante nella direzione da..... verso.....*
2	▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪	*Treno viaggiante nella direzione da..... verso.....*
3	▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪	*Tutti i treni in marcia devono essere fermati.*
4	▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪	*Chiamata della macchina di soccorso.*
5	▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪ ▪	*Chiamata della macchina di soccorso con attrezzi.*
6	▪	*Inteso (riferibile soltanto ai segnali Num. 4 e 5)*

Art. 91.°

Trasmissione dei segnali. *I segnali 1, 2, 3 e 6 sono adoperati soltanto dalle Stazioni. I segnali 4 e 5 possono essere dati dai Guar-*

diani, ma soltanto dietro richiesta del Conduttore-capo di un Convoglio.

Il segnale, che non vien ripetuto dalla campana dell'apparato trasmettente, deve considerarsi come non trasmesso.

Quando un segnale è in corso di trasmissione non deve per qualsiasi motivo essere interrotto da altri.

I tocchi di campana che non compongono uno dei segnali sovraindicati devono essere considerati senza significato; tuttavia udendo i medesimi, devono i Guardiani raddoppiare di vigilanza, e le Stazioni procurare di avere schiarimenti per telegrafo.

Art. 92.°

Segnali di partenza. I segnali 1 e 2, rispettivamente, sono trasmessi dal Capo-Stazione, o dall'incaricato del servizio Convogli, o per suo ordine espresso di volta in volta, al momento in cui parte il Convoglio dalla Stazione.

Se il Convoglio non ha fermata, il segnale vien dato al momento preciso del suo passaggio davanti al fabbricato viaggiatori.

Tutti i Convogli e le locomotive sciolte debbono essere così segnalati, eccezion fatta per quelli che dovessero percorrere un sol tratto di linea fra una Stazione e la successiva; vale a dire; che partiti da una Stazione dovessero a questa ritornare senza spingere la corsa fino alla Stazione consecutiva.

Art. 93.°

Segnale d'arresto. *Il segnale 3 deve essere trasmesso da una Stazione, oltre ai segnali, se in tempo, di cui all'articolo 37, appena si accorga che a seguito di irregolarità verificatesi nella circolazione dei Convogli, sia compromessa la vita o la salute dei viaggiatori o del personale.*

Il segnale 3 deve essere ripetuto più volte a brevi intervalli.

Art. 94.°

I Guardiani, udito il segnale 3, devono segnalare immediatamente la fermata a tutti i Convogli, coi segnali ordinarî e straordinarî prescritti dal Regolamento.

Sulle linee a semplice binario, i Guardiani devono ugualmente segnalare la fermata a tutti i Convogli allorquando avessero ad udire, l'uno dopo l'altro, i due segnali 1 e 2, prima del passaggio di uno dei Convogli annunciati dai detti segnali, anche se non ne segua subito il segnale 3.

Pure, sulle linee a semplice binario i Guardiani che avessero udito il segnale a campana annunciante un Convoglio che viaggia in una direzione e vedessero invece arrivare un Convoglio nella direzione opposta devono segnalare a questo la fermata.

I Convogli arrestati sulla via per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo si regoleranno di conformità alle istruzioni che saranno impartite pei diversi casi.

Art. 95.°

Segnali di soccorso. Quando un Convoglio fermo sulla linea ha bisogno della locomotiva di soccorso, il Conduttore-capo, dopo aver fatto coprire il Convoglio coi prescritti segnali, invita il più vicino Guardiano a trasmettere il segnale 4 o il 5 secondo i casi; quindi procede alla chiamata della locomotiva di soccorso anche nei modi ordinari.

Il Guardiano deve tosto eseguire l'ordine ricevuto rompendo all'uopo il suggello del proprio apparato, ed il Conduttore-capo prende nota sul foglio di corsa del nome del Guardiano, del numero del Casello e dell'ora in cui fu trasmesso il segnale.

Art. 96.°

Se la campana del Casello non ripete il segnale dato dal Guardiano, questi deve recarsi al prossimo Casello per far dare il segnale da quest'ultimo. Prima però di ciò fare, egli deve congiungere i fili di linea del proprio apparato, nel modo che gli sarà stato indicato dal personale di ciò incaricato.

Art. 97.°

Una Stazione che sente il segnale a campana per locomotiva di soccorso, deve rispondere col segnale 6 nella direzione da cui proviene la chiamata; quindi procede telegraficamente, e come di regola, per procurare il soccorso domandato.

Art. 98.°

I segnali per locomotiva di soccorso si debbono ripetere ad intervalli, finchè una Stazione abbia dato il segnale N. 6.

Però per uno stesso Convoglio, il segnale deve essere dato e ripetuto da un solo e medesimo Guardiano.

Art. 99.°

Quando sia il caso di domandare la locomotiva di soccorso direttamente da una Stazione, a mezzo del telegrafo, questa deve contemporaneamente ripetere la richiesta a mezzo del segnale a campana, allo scopo di avvertire i Guardiani e richiamare l'attenzione della prossima Stazione telegrafica con la quale occorra all'uopo corrispondere.

Art. 100.°

Istruzioni complementari. — Agli Agenti interessati saranno date le particolareggiate istruzioni che si renderanno necessarie per la esatta e completa cognizione del segnalamento elettrico a campana e pel regolare funzionamento del medesimo.

FINE.

INDICE

I. — AVVERTENZE GENERALI.

Obbligo di avere e conoscere il Regolamento (art. 1) . . . . . pag. 3
Obbedienza passiva ai segnali (art. 2) . . » 4
Accensione dei fanali (art. 3) . . . . . » 5
Applicazione del Regolamento (art. 4) . . » 6

II. — SEGNALI DEI CONVOGLI.

A. — Segnali di partenza. . . . . . pag. 7
Pei convogli con viaggiatori (art. 5).
Id. senza » (art. 5).
Nelle fermate straordinarie (art. 6).

B. — Segnali del Macchinista . . . . pag. 9
Un breve fischio (art. 7)
Un fischio prolungato (art. 8).
Più fischi ripetuti (art. 9).
Fischi alle biforcazioni (art. 10).
» per la manovra dei freni (art. 11).

C. — Segnali annessi ai Convogli . . pag. 14
Normali diurni (art. 12).
» notturni sulle linee a semplice binario (art. 13).
Normali notturni sulle linee a doppio binario (art. 14).

Convogli senza viaggiatori (art. 15).
Locomotive sciolte (art. 16).
Sulle linee a semplice binario, da impiegarsi sulle linee a doppio binario (art. 17).
Nella marcia a ritroso (art. 18).
Per annunciare il ritorno delle locomotive (art. 19).
Pei convogli straordinari (facoltativi e speciali) (art. 20).
Pei convogli straordinari (facoltativi e speciali) viaggianti in senso opposto (art. 21).
Pei convogli bis o supplementari (art. 22).
Pei convogli dimezzati sulla linea (art. 23).

D. — Segnali di comunicazione nei Convogli (art. 24) . . . . . pag. 33

III. — SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI.

A. — Disposizioni generali . . . . . pag. 34
Via libera (art. 25).

B. — Segnali a mano. . . . . pag. 36
Rallentamento (art. 26 e 28).
Arresto (art. 27 e 28).
Posizione e distanza (art. 29 e 30).
Durata (art. 31).
Nelle Stazioni (art. 32)
Ai deviatoi (art. 33).
Dei guardiani (art. 34 e 35).
Annuncio dei Convogli con la tromba (art. 36).
Per arrestare un convoglio già passato (art. 37).
Per domandar soccorso di soli uomini (art. 38).

Per domandar soccorso di locomotiva (art. 39).
Per domandar soccorso di locomotiva con operai ed attrezzi (art. 40).
Dischi portatili (art. 41).

C. — Segnali fissi.
§ 1.° *Dischi girevoli* . . . . . pag. 51
Scopo e significato (art. 42).
Posizione (art. 43).
Manovra (art. 44).
Rispetto (art. 45 e 46).
Protezione dei convogli fermi al disco (art. 47 e 48).
Mancanza od irregolare posizione (art. 49).
Stazioni (art. 50-53).
Posizione ordinaria (art. 51-55).
Biforcazioni (art. 54-56).
Attraversamenti (art. 57).
Passaggi a livello (art. 58).
§ 2.° *Semafori* . . . . . pag. 66
Disposizione e significato (art. 59 e 60).
Rispetto (art. 61).
Mancanza o difetto (art. 62).
Istruzioni particolari (art. 63).

IV. — SEGNALI PER LE MANOVRE CON LOCOMOTIVA.

Manovratori (art. 64-66) . . . . . pag. 71
Macchinisti (art. 67 e 68).
Locomotive (art. 69).

V. — SEGNALI SUSSIDIARI.

A. — Segnali a corda sui Convogli . . pag. 75
Disposizione (art. 70).

Uso (art. 71).
Significato (art. 72 e 73).

B. — Petardi . . . . . pag. 77
Disposizione e significato (art. 74-76).
Rispetto (art. 77-79).

C. — Dischetti per deviatoi (art. 80-82). pag. 81

D. — Segnalamento elettrico a campana pag. 84
Prescrizioni generali (art. 83-85).
Scopo e disposizione (art. 86).
Modo di funzionare (art. 87-89).
Segnali stabiliti (art. 90).
Trasmissione dei segnali (art. 91).
Partenza (art. 92).
Arresto (art. 93-94).
Soccorso (art. 95-99).
Istruzioni complementari (art. 100).